

Huchon : "Le Grand Paris Express se fera entièrement"

EXCLUSIF - Jean-Paul Huchon, président de la région Île-de-France, répond aux récentes critiques sur sa gestion et annonce que le Grand Paris devrait être terminé vers 2030.

Le rapport Auzannet, remis jeudi à la ministre Cécile Duflot, remet en cause votre vision du Grand Paris Express. Est-ce de mauvais augure pour l'avenir du métro en rocade autour de Paris ?

Pas du tout. Ce rapport de fonctionnaire, assez technique, demande à être explicité (sic) par Cécile Duflot, que j'ai rencontrée vendredi matin. Elle s'est clairement engagée auprès de moi : le projet se fera dans son entièreté. Simplement, il faudra organiser un phasage qui permettra de mener à bien le projet dans un délai un peu plus long que prévu. C'est ce que dira la ministre dès qu'elle s'exprimera sur le sujet. Je reste le meilleur serviteur et le garant de ce projet. Je travaille en lien avec tous les départements et j'ai l'appui de la ministre. Pas de panique.

Combien d'années de retard prévoyez-vous ?

Le Grand Paris Express devait être terminé vers 2025 ; en réalité, ce sera plutôt vers 2030. Mais les lignes de métro les plus importantes – rouge et orange – seront réalisées dans les temps.

Imaginez-vous un Grand Paris Express (GPE) livré en 2040, tel que le prévoit le rapport Auzannet dans son "scénario 3" ?

C'est totalement farfelu. Et pourquoi pas en l'an 3000 pour le "retour de la momie" ? Il faudra démarrer très vite les enquêtes publiques. Je ne suis pas trop inquiet. Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, est bien lancé et sera livré comme prévu en 2017.

« Le chantier durera une quinzaine d'années et coûtera environ 30 milliards »

Mais que faites-vous du renchérissement de 50% du projet, dont le coût estimé passe de 20 à 30 milliards d'euros. Quid du contexte budgétaire ?

Ce rapport me donne raison, puisque j'avais moi-même annoncé **la semaine dernière** que le GPE coûterait 10 milliards d'euros de plus. Pourquoi ? Parce que Christian Blanc et Nicolas Sarkozy ont fait l'impasse sur toute une série d'investissements indispensables, comme les gares et les interconnexions. Mais cela n'est pas insurmontable. On va étaler les coûts sur une durée plus longue. Nous utiliserons ce délai supplémentaire pour mettre les bouchées doubles, y compris financièrement. Et nous mobiliserons les crédits de la Région, des départements et de l'État le plus rapidement possible. Les fonds collectés pour la Société du Grand Paris (SGP) doivent être bien mis en place pour servir de relais à l'emprunt de 8 à 10 milliards d'euros que l'État doit souscrire.

Commentaires de l'AMUTC

Quelle réactivité ! Maurice Leroy savait déjà, lui, en signant l'accord, que les 20 milliards étaient farfelus ! Bref Huchon s'est fait entubé et il le revendique, il s'en fait gloire ! Quand au financement des 10 milliards oubliés, Huchon n'est pas clair mais il semble s'orienter vers une augmentation de 10 milliards des emprunts par la SGP, en plus des 10 prévus initialement, **emprunts qui seront remboursés par le STIF, c'est à dire par les usagers et par les collectivités locales**

Quel sera le coût moyen du GPE par habitant et par an ?

L'Île-de-France compte 12 millions d'habitants. Le chantier durera une quinzaine d'années et coûtera environ 30 milliards. Le calcul semble simple. Mais ça n'a pas beaucoup de sens, puisqu'une grande partie du financement provient de l'État.

Commentaires de l'AMUTC

Il est difficile de mentir avec plus d'impudence. L'Etat a promis 4 milliards sur les 20,5 prévus initialement, soit moins de 20 %. Et cette promesse n'est pas tenue à ce jour !

Les contribuables franciliens seront-ils davantage sollicités ?

Ils ne le seront pas en 2013 : il n'y a pas d'impôts nouveaux dans mon budget. En 2014, j'espère que, dans la loi de décentralisation, le gouvernement aura redonné aux régions l'autonomie fiscale qui leur manque cruellement aujourd'hui. Mais en tout état de cause, il n'y a pas lieu de demander un effort fiscal supplémentaire aux Franciliens, car ils le fournissent déjà à travers la SGP.

Commentaires de l'AMUTC

Miracle ! Personne ne paiera les 10 milliards mais ils seront là en temps et en heure !

Mercredi, vous avez été mis en cause en une du *Monde*, qui parle de "système Huchon"...

Roger Karoutchi (UMP), qui est et a toujours été mon principal opposant à la Région, a dit lui-même que s'il y existait un "système Huchon", il s'en serait aperçu et l'aurait dénoncé depuis longtemps. Je ne sais pas d'où sort cette affirmation.

« *Je sais que nos adversaires ne sont pas toujours ceux qui nous veulent le plus de mal...* »

Admettez-vous que le nombre d'agences régionales (une trentaine), leur coût (120 millions d'euros de la Région) et leurs effectifs (1.200) ont explosé depuis 1998 ?

Encore une fois, je vais citer le président de la commission des finances de la Région : les organismes associés ne représentent que 2,5% de notre budget. Et plus de la moitié de ces organismes ont été créés par mes prédécesseurs, de droite. Je les ai maintenus parce qu'ils sont utiles. Pour le reste, je suis tout à fait décidé, comme le propose Roger Karoutchi, à regrouper des organismes et à les faire travailler ensemble pour essayer de faire des économies, qu'on peut chiffrer à 10% dans les trois ans qui viennent. D'ores et déjà, je peux vous dire que toutes les agences d'environnement vont se regrouper à Pantin, beaucoup moins cher que Paris ; les organismes économiques vont se regrouper à la Villette, beaucoup moins cher qu'en plein Paris. Et j'envisage de faire la même chose pour les autres organismes de la Région, notamment culturels.

Avez-vous envisagé l'hypothèse que les attaques dont vous faites l'objet puissent venir de votre propre camp ?

J'ai une certaine expérience de la vie politique. Je sais que nos adversaires ne sont pas toujours ceux qui nous veulent le plus de mal...

Pensez-vous que la bataille pour votre succession a démarré ?

Ce serait absurde. D'ici à 2015, il reste à mettre en place le Grand Paris Express, le plan de mobilisation pour les transports, reprendre tout le dossier de la formation professionnelle et de l'apprentissage ? ; construire 100 à 150 lycées... Ajoutez la décentralisation qui va nous donner de nouveaux moyens d'action ? ; je tiens à m'occuper de tous ces chantiers jusqu'au bout.

Pourquoi ne mettez-vous pas en avant un successeur, comme Bertrand Delanoë Delanoë avec Anne Hidalgo ?

Il n'est pas temps de se poser la question. L'avenir est ouvert à tout le monde. Mais comme dit le proverbe, il n'y a pas d'affaire urgente, il n'y a que des gens pressés.

Que pensez-vous du scénario selon lequel vous pourriez vous faire élire député européen en 2014 pour céder votre place à Benoît Hamon...

Absurde. Benoît Hamon m'a téléphoné pour me dire que ça n'avait pas lieu d'être. Mais tout cela ne m'intéresse pas. Croyez-moi, je n'ai pas encore dit mon dernier mot.

Bertrand Gréco - Le Journal du Dimanche

samedi 15 décembre 2012

Grand Paris : AC Le Feu veut que les communes enclavées soient prioritaires

| 17/12/2012 | 17:42 | Le Moniteur Transport et infrastructures

Le collectif AC Le Feu, créé après les émeutes à Clichy-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) en 2005, a demandé lundi 17 décembre que « la priorité soit donnée aux collectivités enclavées » dans la réalisation du supermétro francilien, qui pourrait être retardée à 2030.

Jeu 13 décembre, un rapport commandé par le gouvernement a révisé à la hausse le coût du projet (30 milliards au lieu de 20,5) et esquissé plusieurs scénarios dont le plus convainquant conclut à un report de la fin des travaux à 2030, au lieu de 2025, et à une révision du plan de financement.

Ce rapport, qui "aura au moins le mérite d'être en phase avec à la fois la réalité mais aussi la vérité (...) n'est pas de bon augure pour les territoires de Seine-Saint-Denis et plus particulièrement pour les collectivités enclavées telles que Clichy-sous-Bois et Montfermeil", constate le collectif.

Ces deux villes à l'habitat dégradé et à la forte proportion de population pauvre et immigrée avaient beaucoup fait parler d'elles au moment des émeutes. Elles ne sont desservies par aucun transport en commun autre que le bus alors qu'elles se trouvent à 20 kilomètres de Paris.

Le rapport préconise de réaliser le Grand Paris Express par étapes, évoquant même un scénario de clôture des travaux en 2040. "Si phasage il devait y avoir, (il faut que) la priorité soit donnée aux collectivités enclavées. Il ne peut plus y avoir deux poids deux mesures et aujourd'hui plus que jamais le changement promis et annoncé à ces populations doit se concrétiser", a souligné le collectif.

"Il n'est plus nécessaire de rappeler les réalités liées aux inégalités territoriales et à l'enclavement des populations qui ont des conséquences désastreuses, que ce soit en termes de développements économiques, structurels et pire encore dans le quotidien des habitants, qui au final semblent demeurer les éternels otages et oubliés des arbitrages politiques nationaux", affirme AC Le Feu.

Le Premier ministre Jean-Marc Ayrault doit annoncer le 15 février quel schéma sera retenu pour ce projet d'aménagement crucial pour la région parisienne, et au sujet duquel des élus de tous bords se sont inquiétés.

Commentaires de l'AMUTC

Cette déclaration d'AC Le Feu illustre bien le problème.

Le collectif a raison, mille fois raison, de demander que les communes enclavées soient prioritairement desservies. L'AMUTC le demande pour le plateau des 6 communes qui concentre un nombre important de quartiers sensibles.

Le collectif a tort, mille fois tort, de demander que cette desserte soit assurée par la GPE. On ne peut pas raisonner quartier par quartier. Il faut un réseau qui fonctionne, qui transporte rapidement les usagers là où ils veulent aller. Il ne suffit pas de créer une gare. Il faut un réseau maillé, bien conçu, dimensionné aux besoins. C'est un gaspillage honteux que de prévoir des milliards pour Clichy si cette desserte peut être assurée plus efficacement par une infrastructure plus légère, moins coûteuse réalisable plus vite.

Encore faudrait-il pouvoir en débattre. Depuis la signature du compromis du 26 janvier, qui « reçoit le soutien unanime des élus » il est interdit d'évoquer l'optimisation du réseau. Or le GPE est absurde dans l'optique du maillage des réseaux, point de départ de la réflexion. Les « boucles » ne bouclent pas, les interconnexions ne marchent pas...

Grand Paris Express : 130.000 emplois menacés

Par Marie Faverais Mis à jour le 19/12/2012 à 10:18 | publié le 18/12/2012 à 19:58

Le Nord-Est francilien craint le report de la ligne rouge du métro automatique

La colère gronde chez les élus du nord-est francilien. Le rapport Auzannet sur le métro automatique Grand Paris Express, rendu public en fin de semaine dernière, cloue au pilori le tronçon entre l'aéroport du Bourget et Roissy-CDG. Sa réalisation, initialement prévue pour 2025, serait renvoyée à 2030 voire 2040. « Cela revient à sacrifier ce territoire du nord de Paris. Ce report à une date très lointaine n'est pas tenable pour des investisseurs », s'exclame Didier Vaillant, président de Val-de-France. Pour Jean-Pierre Blazy, maire (PS) de Gonesse, « des investissements seront purement et simplement abandonnés comme le projet Europa City qui représente 1,7 milliard d'euros et permettrait de créer 11.500 emplois directs ».

Car cette vaste zone qui traverse la Seine-Saint-Denis et une partie du Val-d'Oise, tirée par le dynamisme de l'aéroport Roissy-CDG, est en plein boom économique. Une vingtaine de projets, avec des milliards d'investissements à la clé, y sont prévus (Aéroville, Aérolians, extension Paris-Nord II, Triangle de Gonesse, Europa City, International Trade Center...). Mais les opérateurs parient sur la réalisation de la ligne rouge permettant de désenclaver le territoire.

Commentaires de l'AMUTC

Tiens, le RER B a disparu ?

Hasard du calendrier, une étude inédite menée par l'EPA Plaine de France révèle le gisement d'emplois à venir. D'après cette enquête, ce sont 130.000 emplois supplémentaires (principalement dans les métiers de la vente, du service, de l'hôtellerie-restauration) qui seront créés d'ici à quinze ans sur le Grand Roissy qui en compte déjà 450.000.

Taux de chômage élevé

Une aubaine à condition d'en faire profiter une population locale largement défavorisée. « Depuis dix ans, le taux de chômage stagne ici autour de 18 % (contre 11 % en Ile-de-France) alors que dans le même temps, 53.000 emplois ont été créés », déplore Damien Robert, à la tête de l'EPA Plaine de France. Pour cela, une meilleure desserte en transports est un préalable, ce que vise le Grand Paris Express. Aujourd'hui, un habitant de Goussainville, situé à quelques kilomètres de Roissy-CDG, met une heure pour rejoindre en RER l'aéroport car il est obligé de repasser par Paris.

« Ce n'est pas le CDG Express (qui a la faveur du rapport Auzannet, NDLR), qui relierait sans arrêt Paris à Roissy-CDG pour 20 euros, qui changera quelque chose. Il nous faut le métro automatique », martèlent les décideurs locaux. Verdict rendu par le gouvernement en février 2013.

Commentaires de l'AMUTC

Est-il vraiment indispensable de créer un métro souterrain automatique de grande capacité coûtant plusieurs milliards d'euros pour faire quelques kilomètres entre Roissy et Goussainville ? L'article montre bien qu'il s'agit en réalité d'attirer encore plus d'emplois dans une zone qui n'en manque pas ! L'important pour le maire de Gonesse, c'est Europa City. Affairisme quand tu nous tient !

Ne confondons pas réseau à grande capacité et liaisons locales, qui doivent certes être améliorées. **Le drame est que le GPE, en épuisant les finances de la région, empêcherait précisément ces améliorations urgentes des lignes de transport locales (à Goussainville comme à Montreuil avec la ligne 9).**

Le supermétro du Grand Paris menacé ?

SELON LES DÉCLARATIONS DU DÉPUTÉ-MAIRE DE GONESSE (95) JEAN-PIERRE BLAZY



Source : Société du Grand Paris

13/12/2012

LE FIGARO · fr